



ПРАВДА

Газета основана
5 мая 1912 года
В. И. ЛЕНИНЫМ

Орган Центрального Комитета КПСС

№ 230 (25948) Пятница, 18 августа 1989 года Цена 5 коп.

Аксакалы Хивы

Разноязычным многоголосием с раннего утра заполняются улицы в площади Хивы, столицы древнего Хорезма — города-заповедника, одного из прекраснейших памятников Отечества. Ежегодно в Хиву приезжают тысячи туристов со всех концов нашей Родины и из-за рубежа. Новые современные кварталы поднялись рядом со стенами Ичан-Кали.

В древнем городе работают мастера-чеканщики, резчики по дереву. Искусные реставраторы возрождают все новые шедевры архитектуры прошлых столетий. И возрождается прекрасная Хива. Купола, будто стражники тысячелетий, голубиный спорт и небом, которое бережно поддерживает над древним городом жаркие жары. Всякий приезжающий сюда навсегда сохранит в сердце неповторимую красоту и теплоту этого края. Не одной из тысяч улочек Хивы встретились эти люди — узбек, киргиз, туркмен: Кузубай Жумабаев, Ибрагим Бекматов, Рахид Курматов. Сидят в размышлении аксакалы — о жизни, об урожае, о родном городе, ставшем музеем.

Фото М. Скурихиной.



ОПЛАТИТ ЛИ ПОЛЕ ДОЛГИ

На полях страны идет жатва. Неодинаковой ценной достаются дары земли. Особенно высоко она на мелиорированных угодьях. Ведь в их обновлении вложены огромные средства. Только орошаемые плантации занимают у нас около девятидцати миллионов гектаров. В последнее время резко возрос спрос с работников агрокомплекса за эффективность мелиорации. Потратил народные деньги — верни их людям урожаем. И не нанеси ущерба природе.

Жизнь требует, чтобы уже нынешнее лето стало поворотным. Прежде всего надо покончить с бесхозяйственностью в использовании угодных земель. Умело провести все работы на них, добиться дальнейшего роста отдачи каждого гектара. В ряде хозяйств благодаря заботе, рачительности обновленные поля стали по-настоящему щедрыми. Например, по 85—90 центнеров кормовых единиц с гектара получают на поливных площадях колхоза имени Кирова Херсонской области, колхоза «Северный» Ростовской области. А в ставропольском кол-

хозе «Путь к коммунизму» сборы за прошлый год даже превысили 130 центнеров. Здесь старается содержать в порядке орошительные сети, грамотно организовать полив, своевременно проводить уход за посевами, берегут почву от засоления, эрозии. И сейчас передовики полной мерой берут с мелиорированных массивов.

И все же благодатные угодья — лишь острок. Основная часть осушенных и орошаемых земель не рдеет обильными урожаями. Скажем, в совхозе «Паша» Ярославской области на таких плантациях накачивают по сто с небольшим центнеров картофеля с гектара. А в новгородском совхозе-техникуме имени 50-летия ВЛКСМ на фуражном клее получают по 21 центнеру кормовых единиц. Немало хозяйств, где и эти весьма скромные сборы не достигаются. Во многих местах мелиорированные угодья довели до крайней запущенности. Не заботятся об их плодородии, обрабатывают кое-как, засевают семенами низкого качества. Из-за пренебрежения к подкормке, орошению, аренде огромные площади этих земель попали в руки педовиков, людей случайных, которым неизвестно чувство настоящего хозяина. При таком отношении недолго и загубить достояние столь дорогой ценой «золотой фонд» наших пашей.

Тема обзора: почему низка отдача мелиорации

Плохое состояние угодий — следствие и небрежной работы строителей систем. Многие из них были озвучены только одним — «переложить» ответственность, побыстрее переложить ее на плечи сельхозпроизводителей, объектов, соревнуясь за все это корешком куша. Подобные «комары» мелиораторам сплошь и рядом удавались. Закрыли же и крапилицу от такой халтуры полнее не становились. Правда, в бывшем Минводхозе СССР делали вид, что обеспокоены сложившимся положением и не сегодня-завтра добьются, наконец, решительных улучшений. Разрабатывали целевые комплексные программы повышения качества проектирования и строительства сетей, шумели об их реализации. Но на деле почти ничего не изменилось, браки меньше не

стало. За прошлый год даже службы ведомственного контроля, как известно, не отличающиеся особой тщательностью, на каждом четвертом из числа законченных объектов выявили различные строительные дефекты. За допущенный брак мелиораторам примерно на миллион рублей уменьшили суммарный показатель орошаемых средств. Кое-что в результате пришлось пережить, другие возмущались. И все же мера эта была не сильнее комариного укуса. Для ведомств, вращающихся в миллионах, незачем миллион малочувствителен. Потому-то «снимание сливок», халтурное отношение к работе кое у кого продолжается по сей день.

Для земледельцев это оборачивается тяжелыми последствиями. Например, сдали совхозу «Волгоградский» поливной участок, и тут же начались порывы сети. Оказывается, использовались ненадежные тонкостенные трубы, не выдерживающие давления. Больше приходится ремонтно заниматься, чем поливом. Похоже беды и на Спасской орошительной системе Куйбышевской области.

Казалось бы, за качеством работ, уж коли на него махнули рукой сами исполнители, должны со всей ответственностью следить проектировщики. Ведь им предоставлено право авторского надзора. Увы, ничего похожего. И в институтах возобладала та же стратегия валя: побольше и подороже наплодить документации, совершенно не заботясь, что из этого получится на деле.

И вот брак с листа прямым переносится на поле. Именно это произошло в совхозе «Восток» Краснодарского края. Тут по вине Майкопского отдела (начальник А. Митров) института «Кубаньгипроводхоз» так продолжили трубопровод, что вода по нему не пошла. Пришлось на ряде участков заменять трубы, ставить дополнительные насосные станции, устраивать резервные водопроводы вдоль трассы. Немало просчетов при разработке документации допускают в институтах «Среднеазиатгипроводхоз», «Востокгипроводхоз», ряде других.

Немало нынче выдалось жарких, сухих дней. При такой погоде даже в зонах с умеренным климатом без полива не обойтись. А на юге — тем более. Сейчас востро работают орошительные системы, поливная техника. В такие дни на вес золота каждая капля воды. Настоящие хозяева умеют бережно расходовать ее, постоянно ищут пути предотвращения потерь. Меры эти дают результат. В прошлом году расход воды на гектар против уровня предыдущих лет сократился на шесть процентов. Установили 12,6 тысячи измерительных приборов, что позволило в ряде мест покончить с бесконтрольным отпуском влаги.

И все-таки этого далеко не достаточно. В большинстве случаев полив организуется на глазок. Оборудование систем морально устарело, да и сами они очень несовершенны. Нужна широкая реконструкция орошительной сети. Однако мелиораторы еще не везде с должным размахом ведут ее. В прошлом году немало недовольных заданиям водохозяйственных организаций Украины, Краснодарского края, Калмыкии. Затяжка с обновлением устаревших сетей оборачивается потерями воды, низким качеством полива, недобором урожая.

Улучшенное поле — своего рода должник. Поглотит больше капитальные вложения и ресурсы, оно как бы взяло кредит. Теперь надо добиться, чтобы этот кредит был оплачен.

В. ПОСОХОВ.

Планируют штраф?

Сегодня ведомства, расположенные в Москве, уже не держат в поле зрения каждый болт или шайбу. И все же об одном анахронизме планирования хочется поговорить.

В бюджет автономных республик и областей поступает лесной доход, или так называемая попенная плата, с предприятий, заготавливающих лес древесины. Но при сопоставлении выявляется солидный разрыв: превышение лесного дохода над попенной платой в масштабах страны составляет многие миллионы рублей. Навскидку полагают, что в бюджете ежегодно повторяется какая-то ошибка. Как же оно выполняется при таком разрыве? Секрет прост. Его раскрывает инструкция Минфина СССР о лесном доходе, в которой указано, что разницу должна покрывать штрафами, взыскиваемыми с лесопользователей. Иными словами, карательная мера заранее планируется финансовыми органами еще до нача-

ла работы предприятий, когда не известно, будут ли они допущены нарушения, за которые следует наказание рублем. Подобный порядок никак, как абсурд, не назывешь. Но он существует многие десятилетия.

ПИСЬМО В «ПРАВДУ»

Вот один из примеров. Карельская республиканская газета «Ленинская правда», опираясь на материалы прокуратуры, рассказала, как безобразничали бывшие органы, допущенные лесонарушения, допущенные акты о якобы грубых нарушениях лесного законодательства. Ссылаясь на устаревшую инструкцию Минфина, Госарбитраж СССР письмом от 30 сентября 1982 года установил, что споры между финансовыми органами и лесхозами о взыскании в бесспорном порядке штрафов за лесонарушения арбитраж не подведомственны. И продолжает прикрываться этой инструкцией.

Печальное резюме: анахронизм планирования штрафов за лесонарушения продолжает здравствовать. Закон о госпредприятии, дающий ему право защищать свои кровные интересы при необходимости штрафов, параллельно.

Е. ШИПУРЖИЦКИЙ,
Заслуженный юрист
Карельской АССР,
г. Петрозаводск.

События 1939 года—взгляд с полувековой дистанции

Член Политбюро, секретарь ЦК КПСС А. Н. ЯКОВЛЕВ отвечает на вопросы «Правды»

В последнее время, особенно в связи с 50-летием нападения Германии на Польшу, после чего отдельные очаги второй мировой войны слились во всеобщий мировой пожар, активизировались дискуссии вокруг договора о ненападении от 23 августа 1939 г. между Германией и СССР, его значения и последствий. Высказываются различные, порой самые крайние точки зрения, строятся догадки и предположения. В целом идет благотворный поиск истины, но встречаются и обремененные трактовкой событий тех дней, которые столь же далеки от правды, как и догматические истолкования этих событий.

Корреспондент «Правды» имел беседу в этой связи с председателем Комиссии Свода народных депутатов СССР по политической и правовой оценке советско-германского договора о ненападении 1939 года А. Н. ЯКОВЛЕВЫМ.

— Как далеко продвинулась комиссия в выполнении возложенной на нее Свездом поручения?

— В настоящее время члены комиссии заняты формулированием документа, который должен быть представлен второму Съезду. Как мне представляется, в ходе подчас острейших дискуссий нам удалось, обращаясь к твердо установленным фактам и подлинным документам, прийти к общему мнению по главным, принципиальным оценкам событий той чрезвычайно противоречивой поры.

Хочу оговориться, что комиссия не ставит перед собой задачи переписать историю. Ее цель — понять истоки событий, их логику или нелогичность, правомерность или неправомочность решений, их неоднозначные последствия. Это необходимо, если оставаться на почве непредвзятой историчности.

Комиссия движет стремление восстановить истину без прикрас и проболов, избежать конъюнктурных оценок, выявить дружные совершающиеся в 1939 году процессы. Ина-

зарубежную общественность в преддверии. До этого СССР выступал самым непримиримым и последовательным противником фашизма. И вдруг в одночасье нацистская Германия превратилась чуть ли не в партнера. Что же обусловило такой разворот событий?

— Верно, и теперь это ясно, чем раньше, что партия и народ не были подготовлены к такой крутой смене вех. В течение шести с лишним лет Советский Союз не только разоблачал фашизм, отожествляя его с агрессией и войной. Он был единственной великой державой, которая вступила в вооруженную схватку с ним на стороне республиканской Испании, противодействовала аннексии Австрии и расчленению Чехословакии.

Ситуация была такой, что исполнители второй мировой войны испытывали то тут, то там, международная обстановка активно и быстро заржалась на всеобщий конфликт. Пожар близился. И в 1939 г., когда угроза большой войны в Европе буквально стучалась в дверь, советское руководство в очередной раз пыталось создать антифашистский фронт в составе прежде всего СССР, Англии и Франции. В тех условиях это могло быть единственной силой, способной спасти мир. Но тщетно.

Да и что можно сделать, если другая сторона вступает в переговоры не конкретные договоренности ради, а для политических интриг за ваш же счет? Что можно было достичь, когда британские и французские лидеры, как об этом свидетельствуют документы, решали задачу, как бы отвести от себя угрозу герман-

У К А З Президиума Верховного Совета СССР О созыве Верховного Совета СССР

Президиум Верховного Совета СССР постановляет:
Созвать вторую сессию Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик 25 сентября 1989 года в городе Москве.

Председатель Верховного Совета СССР
М. ГОРБАЧЕВ.
Москва, Кремль. 16 августа 1989 г.

Перед началом второй сессии Верховного Совета СССР с 18 сентября с. г. начнется работа комитетов Верховного Совета СССР и постоянных комиссий его палат.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ Президиума Верховного Совета СССР

О составе временного комитета по борьбе с преступностью в СССР

Во исполнение постановления Верховного Совета СССР от 4 августа 1989 года «О решительном усилении борьбы с преступностью» Президиум Верховного Совета СССР постановляет:

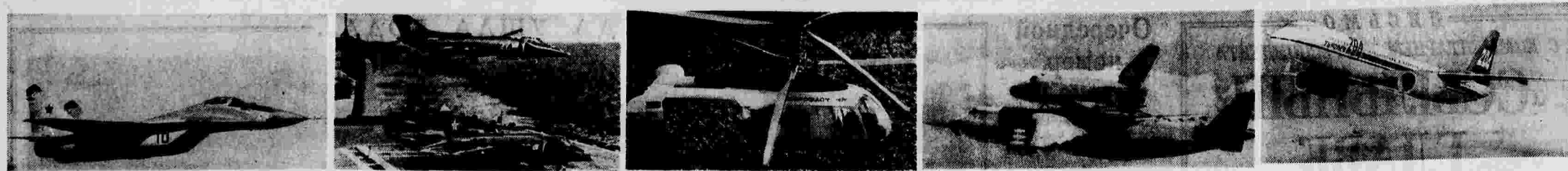
Утвердить следующий состав временного комитета по борьбе с преступностью в СССР:

- Председатель временного комитета**
Лукачев Анатолий Иванович — первый заместитель Председателя Верховного Совета СССР.
- Члены временного комитета**
Бакатин Вадим Викторович — министр внутренних дел СССР.
Бордукин Анатолий Владимирович — бригадир слесарей-сборщиков Валдайского литейно-механического завода, народный депутат СССР.
Глазов Николай Семенович — мастер-бригадир Московского завода художественных часов, народный депутат СССР.
Зеленский Игорь Петрович — ректор Одесского государственного университета имени И. И. Мечникова, народный депутат СССР.
Иовлев Дмитрий Михайлович — слесарь автомобильного завода имени Ленинского комсомола, народный депутат СССР.
Колбин Геннадий Васильевич — председатель Комитета народного контроля СССР, народный депутат СССР.
Коршунов Александр Александрович — бригадир слесарей Ташкентского авиационного производственного объединения имени В. П. Чкалова, народный депутат СССР.
Крючков Владимир Александрович — председатель Комитета государственной безопасности СССР.
Лихачев Альберт Анатольевич — писатель, председатель
- правления Советского детского фонда имени В. И. Ленина, народный депутат СССР.
Лунев Виктор Андреевич — токарь Московского завода холодильного машиностроения «Компрессор», народный депутат СССР.
Мальцев Иннокентий Иванович — строгальщик московского станкостроительного завода «Красный пролетарий» имени Ефремова, народный депутат СССР.
Мироненко Виктор Иванович — первый секретарь ЦК ВЛКСМ, народный депутат СССР.
Памфилова Элла Александровна — председатель профкома Центрального ремонтно-механического завода производственного объединения «Мосэнерго», народный депутат СССР.
Пирязева Нина Михайловна — электромонтирщица Новосибирского производственного объединения «Сибсельмаш», народный депутат СССР.
Сазонов Николай Семенович — секретарь парткома автоматического производственного Камского автомобильного завода, народный депутат СССР.
Смоленцев Евгений Алексеевич — председатель Верховного суда СССР.
Сталник Владимир Яковлевич — начальник цеха Луцкого машиностроительного завода, народный депутат СССР.
Сухарев Александр Яковлевич — генеральный прокурор СССР, народный депутат СССР.
Шалаев Степан Алексеевич — председатель ВЦИК, народный депутат СССР.
Яковлев Владимир Федорович — министр юстиции СССР.
Яковлев Александр Максимович — заведующий сектором Института государства и права Академии наук СССР, народный депутат СССР.

Председатель Верховного Совета СССР
М. ГОРБАЧЕВ.
Москва, Кремль. 16 августа 1989 г.

О ГЛАШНОСТИ, ОПАСНОСТИ И ПРОЧЕМ	НЕ ДЛЯ ПАРАДА	ЗАВЕТ ЖИВЫМ
Продолжение разговора на тему «Журналист и время». — 3 страница	Соборные за «круглым столом». «Правды» ведущие авиаконструкторы страны. — 4 страница	Рассказываем о Лу Сяне — писателе матежной современности и революционных перемен в Китае. — 5 страница

Замечу, что у немцев был запасной вариант действий на случай, если советское руководство откажется принять Риббентропа (кстати, первые (Окончание на 2-й стр.)



Они оставляют автографы в небе

Авиация — волнующее слово! В нем начало века с Уточинским и Нестеровым, в нем пламенный мотор рекордных перелетов тридцатых годов, воздушные бои и пеленки второй мировой, незабвенные подвиги летчиков: «Спаси Шаттл» и «Буран» — уже конец столетия, венец его технической зрелости: из атмосферы в космос — как символ близкого перехода в новое тысячелетие. Авиация — это восьмичасовой перелет с Камчатки или Сахалина в Москву, прыжок через Атлантику, но вместе с тем и потные очереди у аэрофлотских касс, и неидеальные перевозки пассажиров, и горячие споры, связанные с ценами на авиационные билеты. Но авиация — это не только проблемы и заботы множества людей, призванных поставить авиацию на службу, обеспечить скорость, комфорт, безопасность, массовость, достойные цивилизованного общества.

Перед открытием в Москве беспрецедентной выставки гражданской и боевой авиации, в канун воздушного парада, где она продемонстрирует свой класс, к нам в редакцию пришли ее создатели — ведущие авиаконструкторы страны, руководители крупнейших ОКБ и научно-исследовательских институтов, летчики-испытатели, специалисты Министерства авиационной промышленности СССР. Разговор сразу принял не дежурно-похвальный, а деловой, проблемный, аналитический характер.

Итак, ряд проблем, затронутых в нашем правдинском параде лучших авиационных умов Отечества. Встречу заместителя главного редактора «Правды» М. Королев.

Время летит быстрее

И тот, кто задумал самолет, и тот, кто запустил его в серию, и тот, кто поднял в воздух, вносят каждый свой вклад в прогресс авиации, но в основном авиация, и это справедливо, обращается к носителям научной и конструкторской идеи. Они наиболее остро должны чувствовать современность и будущее своей отрасли. Отвечать на эти вопросы — дело непростое. Пройти по всей цепочке — проблемы, как-то, упростили в конструкторах. А их проблемы — в кого?

Г. НОВОЖИЛОВ — генеральный конструктор Московского машиностроительного завода имени С. В. Ильющина.

— Наверное, не случайно и сегодня в Антарктике летит такой самолет, как ИЛ-14. С него мне пришлось начинать работу в конструкторском бюро С. В. Ильющина. И мы вынуждены в ближайшие время послать группу конструкторов в Антарктику для того, чтобы осмотреть эти самолеты, освидетельствовать фактическое состояние и продлить их ресурс. Такое же положение с самолетами этого класса и в полярной авиации, которой, в общем, не существует на сегодняшний день. Когда-то была полярная авиация, вытесненная теперь монополией Аэрофлота. Но когда разговариваешь с людьми, которым приходится преодолевать тысячи километров над льдами, в тяжелых условиях, когда слышишь их рассказы о самолетах ИЛ-14, становится и приятно, и грустно. Грубо говоря, десять часов полета — десять тонн керосина, десять тонн керосина — это 1,2 тысячи километров дальности. На сегодня самолет ИЛ-62 летает и у нас в стране, он широко продвигается за рубеж. Но время идет. И мы должны констатировать, что расход керосина на единицу транспортной производительности, на пассажиро-километр, у этого самолета составляет 47 граммов. Мы в 1980 году, в соответствии со сроками, которые были обозначены в постановлении правительства, начали пассажирские перевозки на широкофюзеляжном самолете ИЛ-86 на 350 пассажиров. Но это самолет средней дальности. На нем расход 33 грамма на пассажиро-километр. Такой же, как на самолете ИЛ-18. Я о самолете ИЛ-18 не говорю, потому что это целая эпоха в развитии Министерства гражданской авиации. Он обеспечил реальную массовость пассажирских перевозок. Этот самолет на протяжении многих лет работал, да и сейчас еще окончательно не списан и продолжает летать. Так вот, самолет ИЛ-86 перевозит в 3,5 раза больше пассажиров, чем ИЛ-18. Летает со скоростью 850 километров в час. ИЛ-18 летал со скоростью 600 километров в час. А расход керосина у них одинаковый — по 33 грамма на пассажиро-километр. Этот пример говорит о том, что и наша наука, и наша техника, и наша технология, и наши серийные заводы на месте не стоят. Но время очень быстро летит. Машину девятый год в эксплуатации. Я еще раз возвращаюсь к ее истории, потому что она тоже поучительна.

У нас тогда царил такая концепция, что «там» — это все не для нас. Что у нас никогда воздушное пространство не будет переполнено, поэтому мы можем летать часто, и нам не нужны широкофюзеляжные самолеты. Ну, наконец, решили сделать ИЛ-86. Сначала его задвинули на дальность 2,2 тысячи километров. Потом тогдашний министр Петр Васильевич Леонтьев и я должны сказать, Борис Павлович Бугаев критически на это дело посмотрел: а зачем же летать самолет на 350 пассажиров, который может летать, простите, только на курорты? И сегодня этот самолет летает на 4 тысячи километров. Мы усилили, как сказать, в ходе постройки поменять на нем двигатели. Изменили вес, усилили несколько конструкций и этим самым удвоили дальность. Но, товарищи, я сам летал недавно в Пекин, с посадкой в Новосибирске. Вылетели мы в 22 часа из Москвы и в 8.30 московского времени приземлились в пекинский аэропорт. Вся ночь разбитая промежуточной посадкой. Мало того — сегодня этот самолет средней даль-

ности летает на самой дальней трассе, которая соединяет Москву и Гавану, с двумя посадками. Он летает по трассе Москва — Буэнос-Айрес. Разве это нормально? Не знаю, чему мы аплодируем. Вот организовалось новое совместное предприятие Аэрофлота и «Панамерики»: летает на самолете «Боинг-747». Это, наверное, очень хорошо для улучшения наших взаимоотношений. А вот мы, как генеральный конструктор, можете прямо об этом написать в газете, стыдно за то, что мы не имеем сегодня своего дальнего самолета. Мы над таким работаем. Это самолет ИЛ-96. В силу ряда обстоятельств и эта работа затягивается.

Возьмем электронику — у нас сегодня электронная кабина, шесть телевизоров определяют все в кабине самолета. Это пилотажный регистрационный комплекс. Но работают они как, к сожалению, примерно наши посредственные бытовые телевизоры, которых даже нет в широкой продаже. Серийного производства этих трубок нет, а эти трубки стоят на ИЛ-204, на ИЛ-114, на всех современных самолетах. Был я во Львове, где эти трубки выпускают. Вот такая картина, и на колесках женщины их делают. А в мире производят, насколько мне известно, две фирмы: «Тосиба» и «Текстрон». Нам они не продают. Мне говорят: не беспокойтесь, все будет, но я пока этого серийного производства не просматриваю.

И. БАЛАБУЕВ — генеральный конструктор Киевского машиностроительного завода имени О. К. Антонова.

— Наша фирма, которой недавно исполнилось чуть больше сорока лет, много летала. От летательных аппаратов в 36 километров — это целая гамма дельтапланов. Я должен сказать, буквально энтузиасты ведут это дело. Потому что в стране материалов для крыльев нет, химия не может их создать, несмотря на то, как усилили... Двигатели для малой авиации, хоть самоделщики и дельтапланеристов уже сотни тысяч, наша авиационная промышленность не производит. По этому вопросу все поднимали, но ни наука, ни техника не отозвались.

За рубежом, естественно, малая авиация очень популярна, она стремительно развивается. Дельтапланы — это развлечение у геологов, это охотничьи самолеты, к которым садят на автомобиль... Это обработка сельхозполей, это огромные площади орошения, то есть это аппарат, у которого будущее. Мы над ними работаем, имеем много заказов.

Далее — пассажирские малые самолеты. Например, АН-28, которые будем строить здесь, в Москве, на выставке. Возит 17 пассажиров, неприхотлив, работает на малых аэродромах, возит в уезды Таджикистана, там много районов, которые связаны с миром только самолетами АН-28, потому что нет дорог вообще. И даже было недавно такое любопытное событие. В уезды, где летел АН-28, на него набросился огромный орел. Действительно огромный, у него лапы больше, чем моя рука. Он прошил передний обтекатель. Самолет шел вокруг скалы, спокойно продолжал полет и завершил его благополучно, все пассажиры живы-здоровы. Такая очень неприхотливая, очень надежная машина. Трудно все перечислить. Я сам работал в области самых тяжелых самолетов на сегодня в мире. То есть, это «Руслан» — АН-124, 405 тонн, и АН-225 — «Мрия», 600 тонн. Полезная нагрузка — 250 тонн. Это самые большие самолеты, которые дают неограниченные возможности для ускорения строек, перевозки самых разнообразных грузов.

Но в будущем наша дельта смотреться неважно. Дело в том, что уровень компьютеризации определяет по сути научно-технический уровень той или иной страны, того или иного народа. Я имею в виду — компьютерная поддержка мозга, потому что мозг все равно остается главным. И я считаю, пока мы не перестроим и если не решим вопросы электроники, если мы не насытим компьютерами нашу страну, идеалов перестройки достичь будет невозможно. А электроника у нас — вчерашний день. Более того, у нас нет и ее вчерашний день.

Много проблем и в области материалов. Я считаю, химия у нас отстает, начиная от покрытий. Покрытия негодные, и наши самолеты сразу видны из-за того, что покрыты нашими красками. Но это не только красота — это сопротивление, они быстро загрязняются, повышается расход топлива и т. д. Привлекают композиционные материалы, неметаллические — на основе углерода, на основе оргилата. Наш будущий самолет, который выйдет в недалеком 1991 году, уже будет в весе планера иметь 25 процентов неметалла. Сейчас современные самолеты и у нас, и за рубежом несут неметалл на уровне 5—7 процентов. Это огромнейшие объемы задач для химической промышленности. Но мы отстали по качеству волокон, по удельной прочности. Мне нужен однородный материал, уверенно качественный, чтобы я мог доверить ему и моему было на нем летать. Иначе мы так и терзая из-за несовершенства электроники, свойств материалов. В конечном итоге все растает, расход энергии растет, топливо расходуется... И пошло, и пошло...

А. ЛЕВИНСКИХ — генеральный конструктор московского машиностроительного завода «Скорость».

— Я представляю КБ Яковлева Александра Сергеевича, которое было создано давно, в 1934 году. Достаточно сказать, что по чертежам нашего конструкторского бюро создано в общей сложности порядка 76 тысяч самолетов. В последние годы мы начали заниматься пассажирскими самолетами. Это был АН-40, который впервые в истории советского самолетостроения был продан в развитые капиталистические страны и получил там сертификаты.

Потом мы построили самолет АН-42, и вот здесь у нас произошла очень большая неприятность. Недостатки были поправлены конструктивно. На этом самолете я хотел бы показать вот такую нашу неосостоятельность. Самолет крайне нужен Аэрофлоту. Аэрофлот испытывает величайшие трудности, люди буквально спят около аэропортов на асфальте. А мы не можем организовать серийное производство АН-42 в тех количествах, которые нужны. Вот сейчас, имея считанные десятки самолетов, в течение примерно пяти лет мы перелетали уже почти 19 миллионов пассажиров. И оступились буквально до нищенского уровня: строим лишь по несколько самолетов в год. Вы знаете знаменитый американский «Боинг-737»: их выпускается около 200 самолетов в год, в месяц около пятнадцати. В месяц!

АН-42, по данным Аэрофлота, стал прекрасным работником. Он оказался наиболее летучим самолетом: мы в сутки летаем сейчас больше, чем ИЛ-86, больше, чем ТУ-154, ТУ-134. Мы предложили самолет модифицировать, мы видим в нем богатейшие возможности. И здесь идет полная неразбериха. Получается вот так: мы строим самолет на 60—70 пассажиров, у нас есть самолет на 120 пассажиров. И будем строить отдельно на 100 пассажиров. Неужели какие-то тридцать пассажиров требуют новой модели самолета? Необходимо ли это? Возмните тот же «Боинг-737». Ведь его то короче делают в процессе эксплуатации, то длиннее. По просьбе покупателя. Мы предлагаем модифицировать наш самолет, и что вы думаете? До сих пор этот вопрос не решен.

Из-за отсутствия нужного количества АН-42 мы отказали всем социалистическим странам в этом самолете. Всем до одной. Сейчас имеются предложения по контрактам с Италией, с Китаем, с Индией, Кубой. Но что Аэрофлоту тогда останется? Ничего не останется...

А. КОНСТАНТИНОВ — главный кон-



● Встреча в редакции «Правды».

структор Таганрогского машиностроительного завода.

— Мы представляем здесь фирму, которая разрабатывает гидросамолеты и самолеты-амфибии. ОКБ такого рода единственное. Это является, мы считаем, серьезным недостатком. Мы не хотим быть монополистами и предпочитаем иметь конкурентов в этой области.

За период существования мы создали целый ряд образцов авиационной техники: от первого гидросамолета МБР-2 (1934 г.), который в Великую Отечественную войну работал на всех флотах и на Севере, и на котором, кстати говоря, наш женский экипаж, летчицы Осипенко, Раскова и Ломоко установили целый ряд мировых рекордов, до самолета-амфибии ББ-12, который и в настоящее время находится на вооружении авиации Военно-Морского флота. Дальше, товарищи, к сожалению, был провал: большой перерыв работ в области гидравлики — порядка 18 лет. Мы считаем это серьезным problem. Застой, конечно, серьезно сказался и на квалификации наших кадров.

Сейчас коллектив фирмы работает над созданием нового самолета «Альбатрос», поисково-спасательный. Этот самолет в настоящее время — самая большая амфибия в мире, аналога такой машины нет ни у кого. «Альбатрос» способен садиться в районе бедствия, имея необходимые спасательные средства: катаера, лодки, плоты, медицинские оборудование. Он способен подобрать на месте бедствия до 60 пострадавших, взять их на борт, оказать медицинскую помощь и доставить на сушу.

В области гидравлики надо восполнить тот пробел, который образовался не по нашей вине. Поэтому наш коллектив сейчас разрабатывает работы по «Альбатросу» и по его модификациям в порядке конверсии. Сюда входят натуральный самолет для охраны 200-миллионной экономической зоны, самолет для тушения лесных пожаров, который воду на борт берет, принимая в процессе полета. Самолет разрабатывается также в грузо-пассажирском и в других вариантах.

А. КАНДАЛОВ — заместитель генерального конструктора Московского машиностроительного завода имени А. Н. Туполева.

— Наша фирма работает сейчас над двумя основными самолетами: над ТУ-160, военный, стратегический бомбардировщик, и ТУ-204, пассажирский самолет нового поколения, который должен прийти на смену ТУ-154 и в какой-то степени заменить ТУ-134. На первом этапе выпуск чертежей самолета ТУ-334. Это ближайший магистральный самолет, рассчитанный на замену ТУ-134. По-

вседневные работы встречаются с целым рядом трудностей, которые можно было бы преодолеть. Представьте себе, мне приносит на подпись, на утверждение, задание, на котором стоит 40 подписей. Кто отвечает? Кто реально ответствен? Сорок подписей! Подумать, сколько времени оформляется этот документ.

Недавно в печати промелькнуло сообщение, что нами мало внимания уделяется эксплуатационной технологичности. Это совершенно неправильное утверждение. Потому что с самого начала, когда задумывается любой проект самолета, эксплуатационной технологичности уделяется очень большое внимание. Другое дело, поступающие летно-техническими данными по эксплуатации технологичности мы не можем.

Потому задача и генеральных конструкторов, и всех нас — создавать комплекс, чему мы пока уделяем недостаточное внимание. Я имею в виду комплекс наземного и аэродвигательного оборудования. Надо сказать, что наши аэродромы, как гражданские, так и военные, не выдерживают критики. Напомню, как в Иркутске на самолете ИЛ-62 в свое время выбросило штурмана с переднего сиденья, потому что на полосу был порог примерно 150 мм.

А это и есть ресурсы, которым мы не уделяем внимания. Ведь самолет за время эксплуатации проходит по земле около 100 тысяч километров. По земле — подерживать. Причем вес самолета порядка 150—200 тонн, и «земля», если она не будет сделана по современным нормам, — это такое же бедствие, как и наши дороги. Они приводят к выходу из строя машин, стоящих, в общем-то, дорожке, чем любые автомобили.

В. СОСУНОВ — заместитель начальника Центрального института авиационного моторостроения.

— Должен сказать, что время создания двигателей, по общему признанию, существенно больше, чем время создания самолета. И тут важен научно-технический задел. Прежде всего во введении методов электронного расчета машин, расчета двигателей — это газодинамические, тепловые и, наконец, расчеты по ресурсному проектированию. За что нас упрекали и упрекают до сих пор? В новом двигателе заложен в виде расчетного ресурса, который достигает 20 тысяч часов. Это эквивалентно, скажем, миллиону километров пробега для авто-



Фото В. Кругликова.

мобиля со скоростью 50 километров в час.

Все это требует внедрения ЭВМ с миллиардным числом операций в секунду. В настоящее время мы имеем лишь несколько миллионов операций. Это первая проблема. Вторая революционная проблема в самолетах уже решается — это внедрение композиционных материалов. Двигатели 2000-х годов должны в значительной степени быть из неметаллических или композиционных материалов. Значит, должна осуществляться большая программа, касающаяся многих отраслей.

Л. БЕРЕСТОВ — заместитель начальника Летно-исследовательского института.

— Летные испытания занимают 50 процентов продолжительности и стоимости создания летательного аппарата. Эффективность наших летных испытаний примерно в четыре раза ниже, чем за рубежом. Например, пассажирская техника. Последние 15 лет за рубежом сертификация пассажирского самолета продолжается не более года. У нас она длится 4—5 лет. С чем это связано? Прежде всего с разной практикой создания летательных аппаратов. В Советском Союзе действует принцип одновременного старта. Принимаем решение строить самолет — одновременно принимаем решение создавать оборудование. Планер самолета с системами можно создать за 3—4 года, двигатель — за 9 лет, хороший комплекс электронного оборудования — тоже за 8—9 лет. В результате, сделав планер самолета, мы ставим на него недействующее оборудование, сырой двигатель и оставшиеся пять лет превращаем самолет в летающую лабораторию, на которой доводим все это оборудование, тратим деньги, тратим время, силы. На Западе практика другая. Например, пассажирский самолет начинают проектировать только после того, как двигатель на летающей лаборатории продемонстрировал заданные характеристики. Мне кажется, что нам не хватает и свободного рынка, где генеральный конструктор может пойти и купить подходящий ему двигатель, подходящий оборудование.

Примером максимального использования всех достижений технологии летных испытаний является «Буран». Если бы это был обычный самолет, то потребовалось бы примерно полторы тысячи полетов, чтобы выпустить его нормально. На аналоге «Бурана» было выполнено 16 полетов. Все остальное — на стендах и летающих лабораториях. То есть при правильной организации летных испытаний эту полноту процесса можно и удешевить, и ускорить.

На основе оборонной достаточности

Р. БЕЛЯКОВ — генеральный конструктор Московского машиностроительного завода имени А. Н. Микояна.

Наше ОКБ сугубо военное. Мы делаем и делаем самолеты-истребители. Если их сравнивать с зарубежной техникой, которую нам удалось посмотреть на последних салонах, в которых, в частности, участвовала боевая продукция нашего конструкторского бюро, то мы ни в чем не уступали самолетам других стран. МИГ участвовали в боевых действиях в Корее, на Ближнем Востоке — МИГ-15 и МИГ-17, а затем и во Вьетнаме — МИГ-17 и МИГ-21. Мы убеждались и в то время, что наша техника создается на высоком уровне.

После длительного перерыва нам удалось еще раз подтвердить это в прошлом году, когда впервые показали свои боевые самолеты в Англии — в Фарнборо. Советские военные самолеты, как известно, до этого не были в странах НАТО ни на каких выставках, мы выставляли гражданские самолеты, в лучшем случае военно-транспортные. Так вот, мировая техническая общественность подтвердила, что советские самолеты, в частности МИГ-29, созданы на высоком техническом уровне. Это было подтверждено не только осмотром самолетов, но только их демонстрацией в воздухе — наши летчики показали высочайшее мастерство, подлинное искусство, — но и сравнением с иностранными самолетами того же поколения. В частности с F-16 и F-18.

Но останавливаться нам нельзя. Потому что с учетом сокращения вооруженных сил, расходов на вооружение мы обязаны исходить из требований новой оборонительной доктрины, из необходимости оборонной достаточности.

М. СИМОНОВ — генеральный конструктор машиностроительного завода имени П. О. Сухого.

— Вместе с Николаем Федоровичем Садониковым, летчиком-испытателем, мы представляем ОКБ имени Павла Осиповича Сухого. Оно действует с довоенных лет. Фирма создала перед войной СУ-2. Судьба этого самолета сложилась не очень удачно. Построено было поряд-



Фото В. Кругликова.

ка 600 самолетов. Но тем не менее в войне он участие принял.

Расцвет деятельности ОКБ и его генерального конструктора пришелся на становление реактивной авиации. Наши самолеты — в основном боевые.

В этом году мы впервые были в Париже, в Бурже. И получилось все нормально. «Правда» писала об этом, не буду повторять известного. Замечу лишь то, что истребитель СУ-27, штурмовик СУ-25 произвели на Западе довольно впечатлительно.

Как и фирма МИГ, стоим сейчас перед лицом конверсии, перед лицом того явления, когда должны во что бы то стало сократить расходы на вооружения. Сократить прилично. В то же время мы не можем допустить, чтобы обороноспособность страны ослабла. И поэтому, естественно, наши конструкторы работают над машинами следующего поколения, которые обязаны соответствовать должным требованиям боевой эффективности.

А. КАНДАЛОВ: ТУ-160 — это стратегический бомбардировщик, о котором печатать уже рассказывали. Его скорость больше двух тысяч километров в час. Вес 275 тонн. Ну и дальность полета 8 тысяч километров. Несмотря на то, что он стратегический, это все-таки самолет оборонительный. В том смысле, что сделал его в противовес американским самолетам В-1, которые замыслили как ударные стратегические бомбардировщики, направленные против нашей страны.

А. ИВАНОВ — главный конструктор Московского вертолетного завода имени М. Л. Миля.

— Вертолеты нашей фирмы у нас в стране примерно 90 процентов от всего парка. Это практически все вертолеты ВВС и Министерства гражданской авиации. Фирма основана нашим генеральным конструктором Михаилом Леонтьевичем Милем. Все, кому довелось работать с ним, сохранили самые лучшие воспоминания. Сейчас ОКБ возглавляет Марат Николаевич Тищенко.

Большая часть наших вертолетов была запущена в серию и успешно эксплуатируется, начиная с МИ-1, созданного в 49-м году, и кончая МИ-26, самым грузоподъемным в мире. Недавно в Бурже мы демонстрировали нашу технику. Оценка мировой авиационной общественности свидетельствует о том, что нашу фирму высоко ценят и считают нашу технику вполне на мировом уровне. Несмотря на все наши проблемы, с которыми мы сталкиваемся, ничуть не меньше, чем другие фирмы. И, по-видимому, сейчас надо прежде всего думать о том, как все-таки сохранить то, чего до-

стигли. Вот сейчас на страницах печати и в прочих местах говорится о том, что надо сократить расходы на оборону и средства передать, так сказать, на полные цели. Но я должен сказать, что все-таки наиболее развитая, наиболее сильная техническая область, которая у нас имеется в стране и в значительной степени благодаря которой наша страна является великой державой, это наша, так называемая оборонная «девятка». И наилучшие силы до сих пор были сосредоточены в этой области. Мне представляется, будет ошибкой вместо того, чтобы использовать этот потенциал и на базе его идти вперед и двигать за собой всю остальную промышленность и вообще все хозяйство, начинать его разрушение.

В. КАСЬЯНИКОВ — заместитель генерального конструктора Ухтомского вертолетного завода имени Н. И. Камова.

— КБ имени Николая Ильича Камова было организовано в 1948 году, но первый вертолет с маркой КА был создан в стране еще в 1929 году.

Нам было поручено оснащение Военно-Морского Флота вертолетами. Вот недавно успешно прошедшая на Черном море операция совместно с американцами по обнаружению ядерных боеприпасов на корабле была выполнена с помощью нашего вертолета. Это единственный аппарат, который не только летает, но и создает, то есть надо столько же лет, сколько создания летательных аппаратов очень велико. Минимум десять лет уходит на это. Мы здесь слушали генеральных конструкторов о том, что им мешает работать. А ведь одна из главных причин та, что заказывают машину одну или две, а принимают совершенно другие. За 10 лет заказчики уходят на пенсию или меняют свои посты. И когда приходится сдавать машину, то оказывается, новым-то людям она и не нужна. Они не понимают идей, которые в нее закладывались. Проблема! Из-за нее у нас больше трения как с заказчиком военным, так и с МГА.

Внимание — конверсия

Эта тема буквально ворвалась в нашу беседу за «кружкой столом», как называется, из жизни. Тех или иных аспектов конверсии касались буквально каждый из выступавших. Понятно — этому уделяется много внимания, на результаты возлагаются определенные экономические надежды и правительство, и народом. Между тем, судя по первым сигналам, здесь не все обстоит благополучно.

Р. БЕЛЯКОВ: Сейчас время непростое для нашего брата. Сокращение расходов на вооружения при условии обеспечения необходимой оборонной достаточности обязывает нас создавать изделия исключительно высокой эффективности. Поэтому очень важно, чтобы Министерство обороны, наши руководящие органы, в том числе Верховный Совет СССР, не порушили накопленный опыт конструкторских разработок. Ведь, с одной стороны, каждая новая машина — носитель передовой технологии, которая со временем внедряется в народное хозяйство. С другой стороны, сокращение опытных разработок, экономия средств на них может привести к нашему техническому отставанию в авиационной технике. Мне кажется приемлемой такой путь: сократить на какое-то время выпуск серийных самолетов, но создавать все новые перспективные образцы, чтобы не потерять возможность обеспечивать нашу авиацию машинами на самом современном уровне.

М. СИМОНОВ: Совет Министров дал нам ряд заданий, в том числе по упорядочиванию машин. На мой взгляд, эти задания плохо сформулированы. Ведь они, например, требуют мощной полуграфической базы, которой у нас нет, специальных материалов, которые отсутствуют. Значит, перед нашей фирмой поставлена задача создавать все это заводу. Думается, для четкого проведения конверсии есть смысл создавать специализированные предприятия.

Г. НОВОЖИЛОВ: В условиях конверсии нам нужно обратить серьезное внимание на развитие гражданской авиации. И к этому за нас так, как мы брались за проекты ТУ-144 или «Буран» — всем миром. Но вот за «Буран» с нас спрашивали больше, чем за гражданскую авиацию, а ведь она у нас далеко не на передовом месте в мире. Наше КБ готовит пакетодельные автоматы, мы понимаем, что это нужно. А вот создание таких самолетов, как ИЛ-96, ТУ-204, ИЛ-114, идет с большим отставанием. И если мы не используем возможности конверсии в интересах Аэрофлота, не исключено, что он начнет тратить миллионы на покупку зарубежных самолетов.

И. БАЛАБУЕВ: Сосредоточение мозговых сил в авиационной промышленности большое. И скажу, что мы с интересом работаем над многими автоматическими линиями и цепями для пищевой промышленности. Похоже, они получают у нас на хорошем мировом уровне, и дело уже не в их серийном выпуске. В ряде случаев, как в гидросамолетах, происходит удачное сочетание с опытом самолетостроения. Но, к сожалению, и в стране, и в нашей отрасли при отсутствии свободного рынка нет отработанных механизмов кооперации. Нас душит монополизм ряда отраслей, когда подкрепляй диктует и свои цены, и свой уровень изделий.

Г. ЗАГАЙНОВ — начальник Центрального аэрогидродинамического института.

— Если говорить о конверсии, то авиационная наука и техника обладают огромными возможностями. Вот простой пример. Недавно ЦАГИ посетил глава министерства министров из отрасли, объединенных Бюро по машиностроению. Они проявили большой интерес к той технологии исследования прочности авиационных конструкций, которая есть в ЦАГИ и которая может

(Окончание на 8-й стр.)

рождения сидел Лу Синь, слушая японских профессоров.

Моям спутникам в путешествии по лусунскому Сендаю был почтенный Микару-сан, которого город почитал как одного из благодетелей сендайской старины, а для меня он был интересен тем, что соединил в своем лице, соединил, хочу думать, символически миссию главу двух местных ассоциаций: японо-советской и японо-китайской. В Сендае мой приезд вызвал немалые толпы. Советский литератор приехал в Сендай поклониться лусунским святыням —

нет ли в этом такого, что надо осмыслить? Похоже, есть: по всему, студеным ветрам, не на шутку разволашеавшимся в минувшее тридцатилетие, было не по силам выморозить то доброе, что породило братство революций русской и китайской. Так или почти так говорили в те дни в Сендае, да и здешние газеты несли эту мысль.

Но поездка в Сендай была не единственным свидетельством явления, которое я помню. Нет

ство хунвейбинов. Последствия более чем печальных событий ощутила культура Китая самым сердцем. Дом Ай Цина, тот самый, в котором я был весной пятьдесят седьмого, был подвергнут паззопу, а сам поэти-

Нашествия зла не минули дом Лао Шэ — великий прозаик Китая пад жертвой заумства. Урон, нанесенный стране, невосполним — в стране, хочу полагать, понимающую, что нельзя создавать новый Китай, не назвав происшедшее своим именем. Однако, ищущий, борющийся

— Я Сунь Чжикжан — ваша переводчица... Приехала с китайскими музыкантами на конкурс Чайковского.

Не protesto: Сунь Чжикжан, моя помощница по пекинской весне пятнадцать сельской, переводчица шолоховского «Тихого Дона». Тогда ей не би-

— Я Сунь Чжичжан — ваша переводчица... Приехала с китайскими музыкантами на конкурс Чайковского.

Не желая того, Сунь Чжи-чжан коснулась темы, которая и мне небезразлична, но как сказать ей об этом? Мне, конечно, далеко до Чжан Чжэньдо, но в моем Америке Чжэньдо

кубанской Армии на отчий берег. Там, на Кубани, тоже возникла библиотека, правда, детская. Мы с добрейшим Николаем Семеновичем Тихоновым, как могли, помогали. У библиотеки было свое продолжение. Позже я передавал в Петербург книги, а картины, своеобразную коллекцию, посвященную вечной теме материнства, что сорок работ, присланных друзьями из разных мест земли.

— И из Китая? — спрашивает Сунь Чжичжан.

— Нет, из Китая нет...

Она затихает — не легко перебороть ей это молчание. Не иначе в сознании участившей Сунь Чжичжан возникло такое, что имеет отношение к только что произнесенному, но что?

И вот бандерль из Пекина от Ху Цзецин. Да, да, художница Ху Цзецин, вдовы Лао Шэ. А в бандерли необыкновенная акварель, в которой воспряд в чисто

Как можно понять, бандероль из Пекина — почин Сунь Чжи-чжан, да и письмо, которое я обнаружил в бандероли, перевела да русский она. Вот оно, это письмо:

личные чувства. К счастью, я здорова, хотя мне уже за восемьдесят лет, но никаких серьезных болезней у меня нет, одолевают лишь мелкие хвори. Однако это не мешает мне ежедневно тру-

со мной, поэтому есть кому обоим заботиться. Общество наше постоянно преобразовывается и идет вперед, и я чувствую себя свободно и покойно. Пользуясь случаем, посылаю для детской библиотеки мою акварель, а также складной веер, на одной стороне которого стихи Лаз Шэ, посвященные другу, на другой — и нарисовала трех друзей — сосна, бамбук, дикая слива, что означает: «Дружба, которой не страшны никакие морозы».

Желаю счастья и спокойствия!
Yu Цзешин (вдова Лаз Шэ)
18 августа 1988 года
Редко я испытываю такое вол-

нение, как в ту минуту. В письме мне привелись логическое завершение того, что вызвала поездка в Китай, цепь незабываемых слов с китайскими художниками — а ведь, конечно, с китайским государством Пу Сун-ли, что бытие утвердило житейную мысль: «Завет живым».

Савва ДАНГУЛОВ.

Наш клуб путешествий: Самарра



Самарра — «радуется» тот, кто ее видит — так переводится с арабского название города. Он расположен в ста двадцати километрах к северу от Багдада на левом берегу Тигра.

В 836 году нашей эры халиф Мутасим, напуганный выступлениями жителей Багдада, решил переехать в более спокойное место, где и основал новую столицу. В течение пятидесяти шести лет Самарра

была главным городом могущественного Аббасидского халифата.

Сегодня о былом величии напоминают лишь развалины дворца и стены мечети Аль-Мутваккиля — одной из самых больших в мусульманском мире. Но самое необычное — это спиралевидный минарет мечети «Мальбия» (верхний снимок). Отсюда — вся Самарра как на ладони. Вдали виднеется отливший

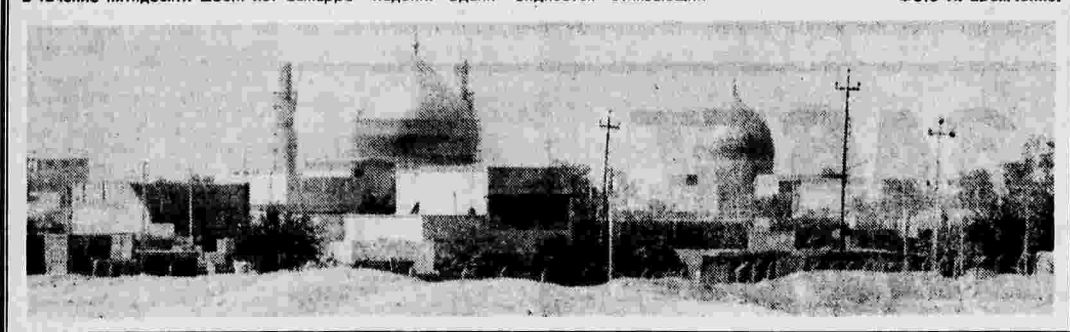
золотом купол мечети «Аль-Аскарин» (нижний снимок).

Гости постоянно поддерживают деловую жизнь города. Ну как не быть дольщикам этому торговцу (снимок слева вверху), если с раннего утра к нему идут покупатели!

Т. ИГНАТКИНА.

Самарра — Москва.

Фото Н. Еремченко.



Вторая жизнь «кремленолога»

Сияя трубка редакционного телефона, услышал безукоризненно русскую речь с чуть необычной интонацией. Хрипловатый голос звучал неторопливо и весело:

— Вам звонит Виктор Зорза. Надеюсь, это имя что-нибудь вам говорит? Если так, хотелось бы встретиться с вами...

Кто бы мог подумать — Виктор Зорза! Известнейший на Западе «кремленолог». Один из самых колких наших оппонентов периода «холодной войны», он много писал о советско-китайских отношениях. (Чем и объясняется наш давний заочный интерес друг к другу).

А вы надолго в Москве? — спросил я, теша пылкие воспоминания, когда в последний раз видел излюбленную рубрику Зорзы «Коммунистический мир».

Я здесь проездом, на пару дней. Лезу домой, в Англию, проведать жену.

На Вашингтон в Лондон через Москву? — С Америкой я распрощался восемь лет назад. И с тех пор живу в Индии. Точнее сказать, в индийской деревне...

В лондонской «Гардиан» мне как-то попалась на глаза репортажи Зорзы из предгорий Гималаев. Но читать их, честно говоря, не довелось, и тем более не могло прийти в голову, что вашингтонский автор переселился в Азию.

Через несколько часов в мой кабинет вошел коренастый седоватый человек с обветренным морщинистым лицом. Он скользнул глазами по книжному полку, но отскан газетных полос на столе, по хорошему знакомому профессионалу предметам канцелярской редакции отсудил. И он взглянул на меня с какой-то откровенностью, углубленностью в себя — как у человека, который с трудом узнает окружающие предметы, пробудившись после долгого сна.

Десятилетие назад Виктор Зорза стал великим «кремленологом» в Вашингтоне. Он не был рядовым антисоветчиком. Его аналитические комментарии появлялись в «Вашингтон пост», перепечатывались другими солидными американскими и западноевропейскими изданиями. Причем неординарность своих взглядов и оценок он часто вызывал раздражение в Вашингтоне. Кое-кто в США даже утверждал, что он связан с КГБ. Ну а советская печать, само собой, называла его агентом ЦРУ. Тем более что биография этого человека действительно давала повод для таких слухов.

Виктор Зорза родился из Польши. Его фамилия, точнее псевдоним, служил польское слово «зорка», то есть «зря». Когда в 1939 году Западная Украина стала частью Советского Союза, семья его была сослана в Сибирь. Там родители и умерли. После нападения Гитлера на СССР осиротевший подросток добрался до Куйбышева. Ему удалось разыскать Илью Эренбурга. Растроганный тем, что шестнадцатилетний поляк еще в школе зачитывался книгой «Хулиги Хуринов», писатель помог зачислить его в одну из польских воинских частей, которые формировались тогда в Поволжье. Как один из таких новобранцев, Виктор попал в Англию, поступил там в летное училище. До 1948 года он служил в королевских военно-воздушных силах. А потом перешел в Би-би-си, куда Зорза вошел на радио-перехват советских передач.

Это и стало своего рода университетом для будущего «кремленолога». Его ежедневная рубрика «Коммунистический мир» в газете «Манчестер гардиан» стала все чаще перепечатываться в США, и в 70-х годах Виктор Зорза

за перебрался в Вашингтон. Его журналистская карьера круто шла в гору на фоне нового обострения «холодной войны».

И тут в судьбе Виктора Зорзы произошел перелом. Заболела тяжелой формой рака его дочь Джейн. Как только стало ясно, что жить ей осталось считанные месяцы, отец пошел ее посматривать. И, чтобы отвлечь от тяжелых раздумий, он путешествовал по многим странам. Однажды в Индии, умышленно отстав от экскурсий, Джейн провела полдня в деревне. Двадцатипятилетняя учительница всегда была откровенна и чужаком горю. Но безыскусная нищета, которая на сей раз предстала ее глазами, потрясла девушку до глубины души.

ЭПОХА В СУДЬБАХ

Перед смертью Джейн говорила с отцом о смысле жизни и, в частности, о долге журналиста перед обществом. Именно эти беседы, по словам Виктора Зорзы, привели его к убеждению, что ключевая проблема современности — это не конфронтация между Востоком и Западом, но «советская угроза», а глубокая пропасть между безразличным большинством человечества и изредка в нем выходящими на поверхность интеллигентными меньшинствами.

Через два года после смерти дочери, закончившая посвященную ей книгу «Путь к смерти», Виктор Зорза сам перенес сложную операцию на сердце. Врачи всевозможными способами еще до операции на сердце пытались спасти его, но он отказывался. И тут я сказал себе: раз так, нужно не отказываться от жизни, а наоборот — жить так, чтобы она была тебе нужна.

Виктор Зорза бросил все, в чем немало преуспел, и уехал в Индию с намерением писать о сельской бедноте. Местные власти сначала отнеслись к нему с подозрением. Поселившись в деревне? На несколько лет? Неслыханное дело! Ведь иностранцу в Индии, даже нежелательному, билет не принято продавать ни иначе как на первом классе...

Только после того, как известный журналист сумел встретиться с Индирой Ганди и объяснить ей свои побуждения, он смог обосноваться в предгорьях Гималаев. Там он и прожил последние восемь лет. Лишь на время муссонных дождей приезжал в Англию, чтобы проведать жену.

В индийской деревне, по словам Зорзы, у него не было повода скучать, чувствовать себя одиноким. Он привык вставать в четыре, ибо одиноким еще до рассвета спешит добираться на свои поля. Зорза начинал день с прогулки в горы. Сходя за водой к колодезю, разжигал хворост в очаге, чтобы приготовить завтрак. Потом садился писать. А незадолго до полудня отправлялся в долину, где земледельцы в это время усаживаются отдохнуть.

Это самое подходящее время для разговоров. Близкие к тому, чтобы приключиться с ним. Ибо, как показал опыт, лучше не задавать вопросов, тем более не делать записей. Люди становятся откровенными, перестав замечать присутствие чужака. На заходе солнца — обед: рис и ово-

щи. Раз в неделю — банка мясных консервов. Пара часов работы при керосиновой лампе, если завтра срок посылать соседского мальчугана на почту в Дерадун, чтобы очередная статья попала в Дели, откуда ее по телексу перешлют в Лондон.

На удивление врачей в азиатской глуши Виктор Зорза не только выжил, но и окреп. Его лишь доминимал желудочно-кишечные заболевания, что неудивительно при окружающей антисанитарии.

Виктор Зорза считал своим долгом создать новую ветвь журналистских писем о повседневной, будничной жизни сельской бедноты в развивающихся странах. Привлек внимание мировой прессы к фактам, которые вроде бы не принято считать «событиями», но которые непосредственно касаются трех четвертей населения нашей планеты. Ценность репортажей Зорзы, по моему, не только в том, что их автор выступает как внимательный бытописатель той реальной действительности, о которой люди в развитых странах почти не имеют представления. Важно, что он пишет об обитателях захолустной индийской деревни не свысока, и даже не со стороны, как ученый наблюдает за муравьями. Зорза и рассказывает об этой жизни как бы изнутри, как человек, ставший частью сельской общины, научившись делить ее заботы и радости.

Вероятно, не будь он обозревателем с мировым именем, его еженедельные репортажи из безмятежной индийской деревни были бы отвергнуты как незначительное чужацество. Но Зорза есть Зорза. Его корреспонденция из предгорий Гималаев регулярно печаталась в «Вашингтон пост», в «Гардиан», появлялась в «Таймс».

Эти публикации обрели резонанс, правда, далеко не такой, какого, на мой взгляд, заслуживает подвижничество их автора. Он получал много писем. Кое-где возникали «кружки почитателей Зорзы», в основном среди активистов различных благотворительных организаций. Зорза же, как мне кажется, хотел бы совсем другого: чтобы его личный пример увлек молодых журналистов и изменил сложившееся представление о том, что должно представлять интерес для средств массовой информации.

— Я предпринял жену и сына, что, если умру в индийской деревне, пусть меня там и похоронят, отнесут на берег реки, разведут костер и выволокут посудаю от странности иноземца. Единственное, что меня заботит, — это некролог!», добавлял Зорза, и голос его становился грустно-ироничным. Хотелось бы, чтобы их авторы сосредоточились не на моих достижениях в советологии, а проанализировали мотивы и побуждения, которые привели меня в индийскую деревню. А если они к тому же догадаются посмертно напечатать мои колонки, приславшие отсюда, то люди, может быть, поймут, что так поступать стоило, и подхватят дело, за которое я ввязался. Тогда это будет достойная смерть...

Потропавшись с моим собеседником, я долго думал: что же побудило Виктора Зорзу прийти в «Правду»? Наивно было бы принимать его за расклевывающегося грешника. Вторая жизнь известного «кремленолога» — как бы знамение эпохи, признак того подхода к действительности, который в большой политике мы называем новым мышлением.

Всеволод ОВЧИННИКОВ.

На экономических весах

ХЕЛЬСИНКИ, 17. (Соб. корр. «Правды»). Финляндия уступает только Японии по темпам роста национального продукта. Сообщая об этом, эстонские статистическое управление утверждает, что в минувшем году он увеличился на 5,2 процента, то есть завтра срок посылать соседского мальчугана на почту в Дерадун, чтобы очередная статья попала в Дели, откуда ее по телексу перешлют в Лондон.

Однако, меланхолически замечают финские комментаторы, «мы потребляем больше, чем фактически могли бы позволить». Экономический прирост во многом стал таким большим из-за увеличившихся капиталовложений — в частности, на строительство жилья было израсходовано на 16,6 процента больше средств, чем в предыдущий год. Прогнозирует торговля автомобилями (их сейчас в стране более 2 миллионов, в том числе 1,8 миллиона легковых, при населении 4,7 миллиона человек), а также продукция деревообделочной промышленности, электротовары, бумажные изделия и книги — их продано на 20 процентов больше, чем годом раньше. В то же время, отмечается в обзоре статистического управления, дефицит платежного баланса Финляндии увеличился до 12,6 миллиарда марок (или 2,9 процента от суммы национального продукта), что ослабило позиции финской экономики.

Быстрый рост национального продукта вызывает здесь скорее огорчение, чем радость, — поговаривают о «перегреве» экономики, указывают на усилившиеся инфляционные тенденции. Специалисты призывают к сдерживанию экономического развития и — особенно — потребления, подчеркивают необходимость более строгого бюджетного регулирования в области финансовой, налоговой политики.

Для массового потребителя сейчас в Финляндии актуальна весьма реальная перспектива дальнейшего повышения квартплаты и вздорожания товаров первой необходимости. Цены на продовольственные товары, пишет один из крупнейших местных газет «Хувудстабладет», были предметом обсуждения еще этой зимой, начиная с 70-х. И всякий, кто покупает еду в магазине, наверняка скажет, что эти цены просто лезут в небеса.

Ю. КУЗНЕЦОВ.

● Публикация в «Правде» (№ 188, 7 июля с. г.) о генерале Торрихосе вызвала живой читательский интерес. Через призму прошлого многие ярче увидели сегодняшний день Панамы, подоплеку и причины той опасной игры, которая затеяна США вокруг этой страны. Большое количество вопросов задается и об обстоятельствах гибели Торрихоса в авиационной катастрофе 31 июля 1981 года. Ниже публикуется расследование нашего корреспондента.

В ТОТ ДЕНЬ утром Торрихос из своего дома в Фаральоне, на берегу Тихого океана, поехал на машине в Пеноме. Там он сел в самолет «Твин Оттер» панамских ВВС с бортовым номером HP-205. Это был двухмоторный самолет канадского производства, которым генерал пользовался для поездок по стране. Торрихос направлялся в Коклетто — небольшое местечко на атлантическом побережье, где по его инициативе был создан один из первых самоуправляемых крестьянских кооперативов. Он чрезвычайно этим гордился, часто туда наведывался, нередко привозил и иностранных гостей, рассказывая им, какой, по его мнению, должна быть модель нового панамского общества, в чем была специфика панамской аграрной реформы и какие преобразования ожидали панамское крестьянство в будущем.

«План Коклетто» имел и другие названия. Торрихос понимал, что сложившееся одиозное экономическое районирование, при котором практически вся экономическая жизнь Панамы сосредоточена на тихоокеанском побережье, тормозит развитие страны.

В Коклетто крестьяне жаловались на бедность. Но до них он не долетел — «Твин Оттер» врезался в гору Марта-Девора...

Такова официальная версия катастрофы. Канадская компания, которая направляла в Панаму своих специалистов. Проведя расследование, они удостоверились: самолет был в полном порядке, ни моторы, ни какие-либо оборудование из строя не выходили. По их мнению, катастрофа могла быть следствием ошибки пилота. Однако это предположение опровергалось заключением, которое дала панамская метеослужба: зрительной ошибки опытный пилот совершить не мог, так как погода стояла отличная.

Недавно мне довелось вновь побывать в Панаме. Желание узнать, что же в действительности произошло с самолетом Торрихоса, привело меня на тихую улочку в районе аэропорта Пай-тилья, застроенную приземистыми, неброскими с виду особняками. На низкой кирпичной оградке перед одним из них я нашел потемневшую бронзовую табличку со словами: «Посол М. Торрихос». Здесь живет брат генерала Мойсес Торрихос — журналист, дипломат и общественный деятель, проводивший, как мне было известно из сообщений печати, свое собственное расследование причин гибели лидера «панамского процесса».

Мойсес, как называют его друзья и близкие знакомые, пришел ко мне в своем рабочем кабинете. Едва переступил порог, я сразу ощутил «торрихосскую» атмосферу. На одной стене — большой портрет генерала. Другую занимают стеллажи с книгами. Эта библиотека — предмет особой гордости хозяина дома. Ему удалось собрать более 140 книг, посвященных Панаме и Омару Торрихосу.

Высокий, грузный, медлительный, с добрым взглядом, Мойсес уселся в глубокое кресло, и начался наш разговор, который правильно было бы назвать монологом Мойсес Торрихоса:

— К началу 80-х годов отношения между Омаром и Вашингтоном заметно обострились. Если американцы рассчитывали договором с Панамским каналом в какой-то мере «приручить» Омару, то они явно просчитались. Торрихос противостоял Соединенным Штатам, как мы говорим, вертикально, то есть на все 100 процентов. Он помог правительству Вишпола на Гренаде и сальвадорским повстанцам, а его мощь сандвингов стала очевидной после их прихода к власти. С каждым годом Торрихос приобретал все больше веса в «третьем мире», а это, к слову сказать, не нравилось не только американцам.

Правящие круги США давно ориентировали Велдид дом на расправу с Панамой — достаточно обратиться к двум американским документам «Диссент папир» и «Санта-Фе». В последнем прямо ставится вопрос об отстранении генерала Торрихоса от власти.

С течением времени недовольство Вашингтона тем, что происходило в Панаме, усиливалось. В отличие от других прогрессивных военных режимов в Латинской Америке Торрихос шел медленнее в осуществлении демократических реформ. Под постоянным нажимом США ему приходилось маневрировать, иногда отступать. Но реформы продолжались и были глубокими, солидными, рассчитанными на длительную перспективу. Когда же по его инициативе началось создание «партии панамской революции» — правящей ныне революционно-демократической партии, — которая сразу встала на националистические, антиимпериалистические позиции, Вашингтон смел это настоящим смертельным грехом.

Помните, как Рейган, еще будучи губернатором Калифорнии, бранил Омару Торрихоса? Свою первую избирательную кампанию Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

страну». И, как вы видите, это было не просто политическое заявление, а программа действий. Рейган, стремясь попасть в Белый дом, построил на том, чтобы не допустить подписания договоров Торрихос — Картер. Он не переставая, твердил: «Торрихос органически настроен против США», «Торрихос непредсказуем», «Торрихос может разрушить

